Section 52 of the Motor Vehicle Act, alternation in the Motor Vehicles can be made by giving prior notice and taking approval of the Registering Authority within whose jurisdiction, the owner has residence or the place of business where the vehicle is normally kept

(b) to (d) Do not arise.

(e) No such data is avaiable.

दिल्ली परिवहन निगम को पुनर्जीवित करने के लिए उठाए गए कदम

580. **श्री अनन्तराम जायसवाल :**
श्री सत्य प्रकाश मालवीय :

क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) दिल्ली परिवहन निगम बसों के रख-रखाव एवं उनके संचालन की पूरी क्षमता क्या है तथा वर्ष 1993-94 में निगम के बेड़े में कितनी बसें थीं, अभी निगम के बेड़े में कितनी बसें है और उनमें से कितनी सड़कों पर चल रही है ;

(ख) दिल्ली परिवहन निगम का कुल घाटा कितना है, निगम के कुल परिचालन पर प्रति कि०मी० आमदनी एवं बसों के परिचालन में प्रति कि.मी. होने वाले नुकसान का ब्यौरा क्या है और रेड लाइन एवं दूसरी निजी बसों के मालिक साल के अंदर ही दूसरी बस के स्वामी बन जाते हैं; इसके क्या कारण हैं; और

(ग) सरकार निगम की वर्तमान स्थिति को ध्यान में रखते हुए इसे पुनर्जीवित करने के लिए क्या कदम उठाने पर विचार कर रही है और सरकार द्वारा यदि कोई सकारात्मक कदम उठाया गया है तो उसका ब्यौरा क्या है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) दि.प.नि. की कुल क्षमता 3395 बसों का प्रचालन और रख-रखाव करने की है। वर्ष 1993-94 के दौरान दि०प०नि० के बेड़े में 3706 बसें थीं। फिलहाल दि.प.नि. के बेड़े में 3500 बसें हैं जिनमें से औसतन 2058 (अन्तर्राज्यीय रूटों सहित) बसें फरवरी, 95 के महीने के दौरान प्रतिदिन सड़कों पर चलीं।

(ख) 31 मार्च, 1994 तक दि०प०नि० का कुल संचित घाटा 1376.45 करोड़ रु० था। दि० प० नि० की प्रचालन आय (प्रति कि०मी०) 5.69 रु है जबकि इसका प्रचालन घाटा (प्रति कि.मी.) 4.27 रु0 है। सरकार के पास रेड लाइन बसों के मालिकों के व्यय और आय के बारे में कोई जानकारी नहीं है।

(ग) सरकार ने दि०प०नि० के घटिया कार्य स्तर को सुधारने के लिए निम्नलिखित उपाय किए हैं :—

(1) 21-6-1994 से दि०प०नि० के किराए ढांचे में वृद्धि,

(2) दि.प.नि. के फालतू स्टाफ को कम करने के लिए निगम में स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना शुरू करना।

(3) 31-3-92 की स्थिति के अनुसार दि.प.नि. पर सरकार के बकाया प्रतिदेय ऋणों और उस पर लगे ब्याज को इक्विटी में परिवर्तित करना।

(4) जनशक्ति अनुपात में कमी।

(5) घाटे वाले रूटों से दि०प०नि० की बसों को हटाना।

Creation of Maritime Board in Tamil Nadu

581. SHRI S. MUTHU MANI: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state.

(a) what action has been taken by Government regarding consent to the proposal of the Tamil Nadu Government for the creation of Maritime Board in Tamil Nadu; and

(b) if no action has been taken what are the reasons therefor and by when Government's consent for the creation of Maritime Board will be passed on to the Tamil Nadu State?

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SURFACE TRANSPORT (SHRI JAGDISH TYTLER): (a) No proposal of the Tamil Nadu Government for creation of Maritime Board in Tamil Nadu is under consideration of this Ministry.

(b) Does not arise.

राष्ट्रीय राजमार्गों तथा एक्सप्रैस मार्गों के सुधार के लिए विदेशी निवेश

582. **श्री राम जेठमलानी :**
श्रीमती सुषमा स्वराज :

क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि देश में राष्ट्रीय राजमार्गों की दयनीय स्थिति तथा राष्ट्रीय एक्सप्रैस मार्गों की कमी को देखते हुए सरकार ने देश में विदेशी पूंजी निवेशकों को आकर्षित करने के लिए अनेक प्रकार की सुविधायें तथा व्यापारिक लाभ देने की पेशकश की है ;

(ख) यदि हां, तो इन प्रस्तावों की रूपरेखा क्या है ;

(ग) सरकार ने देश में कितने लम्बे राष्ट्रीय एक्सप्रैस मार्ग तथा कितने लम्बे राष्ट्रीय राजमार्ग की हालत में सुधार करने की योजनायें बनायी है ;

(घ) क्या सरकार ने इन योजनाओं के क्रियान्वयन पर होने वाले व्यय का भी अनुमान लगाया है, और

(ङ) यदि हां, तो इन पर कितनी धनराशि व्यय होने का अनुमान है ?

जल-भूतल परिवहन मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री जगदीश टाइटलर) : (क) और (ख) बजटगत संसाधनों की कमी को ध्यान में रखते हुए सरकार राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए भारतीय और विदेशी राष्ट्रिकों से निजी क्षेत्र की सहभागिता आमंत्रित करने पर विचार कर रही है। इस स्कीम के अंतर्गत विदेशी निवेशकर्त्ताओं सहित निजी कम्पनियों को उनके अपने संसाधनों से राजमार्ग सुविधा विकसित करने के लिए कहा जाएगा और एक निर्दिष्ट अवधि के लिए प्रयोक्ताओं से शुल्क वसूल करने की अनुमति प्रदान की जाएगी और उस अवधि के बाद यह सुविधा सरकार को प्राप्त हो जाएगी। ये प्रस्ताव भारत सरकार के आर्थिक उदारीकरण की नीति की मोटी रूपरेखा के भीतर शुरू किए जाने है।

(ग) से (ङ) राष्ट्रीय राजमार्गों एक्सप्रैस मार्गों का विकास एक सतत प्रक्रिया है। सुधार कार्य उपलब्ध संसाधनों के अनुसार चरणबद्ध तरीके से किए जाते है।

राष्ट्रीय राजमार्गों का विकास

583. **श्री राम जेठमलानी :**
श्रीमती सुषमा स्वराज :

क्या **जल-भूतल परिवहन** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि विगत कुछ दशकों में देश में राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास व विस्तार की गति धीमी रही है ;

(ख) यदि हां, तो देश में 1951 में राष्ट्रीय राजमार्गों की लम्बाई कितने किलोमीटर थी ;

(ग) क्या राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास व विस्तार के लिए विभिन्न समय पर अनेक योजनायें क्रियान्वित की गई थीं ;

(घ) यदि हां, तो वर्ष 1993-94 के अंत तक कब-कब और क्या-क्या योजनायें क्रियान्वित की गईं और ऐसी योजनाओं पर कितनी-कितनी धनराशि व्यय की गई; और